



La rassegna della conferenza stampa
"Industria Automotive: un patrimonio
italiano di fronte alle transizioni"

Rassegna Stampa

04-02-2022

PRIMO PIANO

MESSAGGERO	04/02/2022	15	Allarme Federmeccanica e sindacati: L'automotive rischia 70mila esuberi <i>Giorgio Ursicino</i>	3
LIBERO	04/02/2022	17	Auto elettrica? No di sindacati e Confindustria <i>Redazione</i>	4
FOGLIO	04/02/2022	3	L'Auto chiede aiuto <i>Redazione</i>	5
MANIFESTO	04/02/2022	4	Imprese e sindacati contro Giorgetti = Giorgetti riesce nel miracolo: Federmeccanica e sindacati insieme per l'auto <i>Massimo Franchi</i>	6
NOTIZIA GIORNALE	04/02/2022	11	Mercato dell'auto, a rischio 73mila posti di lavoro <i>Sergio Patti</i>	7
GIORNALE	04/02/2022	21	Industria e sindacati uniti Patto per salvare l'auto <i>Pierluigi Bonora</i>	8
CRONACHE DI NAPOLI	04/02/2022	2	Roma, industria delle auto in crisi: i sindacati chiedono un incontro al governo <i>Redazione</i>	9
DOMANI	04/02/2022	7	La crisi dell'auto mette insieme operai e imprese <i>Rachele Gonnelli</i>	10
GAZZETTA DI PARMA	04/02/2022	9	Produttori e sindacati: A rischio 73mila posti <i>Redazione</i>	13
MESSAGGERO FROSINONE	04/02/2022	1	Fca, timori per il futuro: chiesto vertice con Draghi <i>D. Tor.</i>	14

FIOM WEB

affaritaliani.it	04/02/2022	1	"Auto, la transizione? A rischio 73 mila posti. Serve un piano straordinario" - Affaritaliani.it <i>Redazione</i>	16
editorialedomani.it	04/02/2022	1	La crisi dell'automotive insieme operai e imprese <i>Redazione</i>	21
teleborsa.it	04/02/2022	1	Auto, imprese e sindacati avvertono: senza coordinamento a rischio 73mila posti lavoro <i>Redazione</i>	28

PRIME PAGINE

MANIFESTO	04/02/2022		Prima Pagina	35
-----------	------------	--	------------------------------	----

PRIMO PIANO

10 articoli

- Allarme Federmeccanica e sindacati: L'automotive rischia 70mila esuberanti
- Auto elettrica? No di sindacati e Confindustria
- L'Auto chiede aiuto
- Imprese e sindacati contro Giorgetti = Giorgetti riesce nel miracolo: Federmeccanica e sindacati insi...
- Mercato dell'auto, a rischio 73mila posti di lavoro
- Industria e sindacati uniti Patto per salvare l'auto
- Roma, industria delle auto in crisi: i sindacati chiedono un incontro al governo
- La crisi dell'auto mette insieme operai e imprese
- Produttori e sindacati: A rischio 73mila posti
- Fca, timori per il futuro: chiesto vertice con Draghi

Allarme Federmeccanica e sindacati: «L'automotive rischia 70mila esuberi»

IL PROBLEMA

ROMA Da una parte piange il mercato. Dall'altra, certo non ride l'industria, autentico asse portante della nostra economia. L'auto, un tempo locomotiva del Belpaese, è con le gomme sgonfie e rischia di naufragare di fronte all'uragano della transizione energetica. Così, Federmeccanica, insieme alle tre sigle sindacali Fim-Cisl, **Fiom-Cgil**, Uilm-Uil (le principali Parti Sociali dell'Industria Metalmeccanica e Meccatronica), hanno deciso di chiedere un incontro urgente al premier ed ai ministri competenti (Economia, Lavoro, Politiche Sociali, Sviluppo Economico e Transizione Ecologica)

per «valutare assieme le condizioni e le possibili iniziative da attivare in merito ad alcune questioni cruciali emerse dall'Osservatorio Automotive».

Ormai si sa, l'assemblaggio di veicoli nella Penisola non è più fiorente come una volta. Siamo passati da quasi due milioni di unità alla fine dello scorso millennio ad appena mezzo milione di auto appena un ventennio dopo. Diverso il discorso per quanto riguarda la componentistica che, grazie all'internalizzazione dei mercati, ha vissuto di luce autonoma rappresentando una parte importante del Pil e delle esportazioni. L'anno prima del covid l'automotive nel nostro paese fatturava oltre 90 miliardi (quasi il 6% del Pil), con 5.700 imprese e 250 mila occupati, il 7% dell'intera industria manifatturiera. Nel solo

reparto della fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi operano oltre 2 mila imprese e 180 mila lavoratori e si realizza il 7% delle esportazioni metalmeccaniche nazionali per un valore di 31 miliardi di euro. Con la transizione energetica in Europa si perderà mezzo milione di posti, parzialmente compensati dai 226 mila nuovi per la costruzione di motori elettrici e batterie, per una perdita netta di 275 mila addetti. In Italia gli "esuberi" dovrebbero essere 73 mila, 63 mila dei quali dal 2025 e il 2030. Di fronte ad uno scenario così instabile è conveniente muoversi in anticipo per vedere se c'è la possibilità di trasformare i gravi rischi in qualche opportunità.

Giorgio Ursicino



Peso: 10%

Ucciderà il settore

Auto elettrica? No di sindacati e Confindustria

■ Per la prima volta Federmeccanica e sindacati dei metalmeccanici lanciano insieme un grido d'aiuto al governo per il settore dell'automotive per cui «serve un piano straordinario» che vada al di là di eventuali incentivi. «Siamo decisamente preoccupati» dice Federico Visentin, presidente di Federmeccanica, «non possiamo più attendere per chiedere un colloquio al premier e ai ministri competenti per aprire una discussione sull'automotive, E se la spinta verso la

transizione è una spinta dovuta dobbiamo dire che oggettivamente fermare la vendita auto non elettriche al 2035 è impossibile. Il rischio è quello di lasciare 70mila lavoratori per strada».

Secondo **Francesca Re David**, segretaria generale **Fiom-Cgil** «serve un piano straordinario, altrimenti potrebbe saltare un intero settore industriale» e la sindacalista aggiunge che «Francia e Germania stanno già mettendo in campo politiche industriali per affrontare la transi-

zione, mentre il Governo italiano finora non sta svolgendo nessun ruolo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:7%

L'Auto chiede aiuto

Il tappo è saltato. Metalmeccanici e industriali scrivono a Draghi

Se la più dura e pura delle categorie sindacali, i metalmeccanici, e la più "falco" delle categorie di Confindustria, Federmeccanica, uniscono per la prima volta le forze e firmano assieme un appello al governo perché intervenga sulla crisi dell'Auto, significa che la situazione è davvero grave. Ma significa, anche, che la politica e lo stesso governo hanno fin qui sottovalutato l'impatto che questa crisi può avere non solo sull'Automotive, ma sul sistema industriale nazionale. Per questo ieri Fiom, Fim e Uilm e Federmeccanica, hanno inviato a Draghi un documento nel quale affermano di sentire "la responsabilità di affrontare congiuntamente

un'emergenza che oscilla pericolosamente tra opportunità e gravi rischi", sollecitando maggiore attenzione da parte dell'esecutivo. Si sta cancellando un'epoca, avvertono le parti sociali, senza che esista una minima idea di come ridisegnare quella che verrà; col rischio che l'Italia resti tagliata fuori da un settore che non solo vale il 5,6 del pil, non solo riguarda 180 mila occupati, di cui 70 mila oggi a rischio, ma è anche una base fondamentale per la ricerca, l'innovazione tecnologica, i servizi. Non è quindi tanto, né solo, un problema di incentivi e ammortizzatori sociali, ma di politica industriale. Per questo, la richiesta dei sindacati e di Federmeccanica a Dra-

ghi è di avviare un confronto assai più ampio rispetto al "tavolo" teoricamente avviato da Giorgetti, presieduto dallo stesso premier e con almeno quattro ministri: Lavoro, Mise, Mef, Innovazione. Resta la curiosità di capire come sia possibile che il côté politico sia così distratto sul problema Auto. Basterebbe scorrere l'elenco delle crisi aziendali che si susseguono a partire dalla scorsa estate - e di cui moltissimo si è parlato - per vedere con nettezza come siano, in gran parte, legati al settore Automotive: da Gkm a Gianetti ruote, fino alle recenti Magneti Marelli e Bosch, è tutta componentistica per auto che sta saltando. E qualcosa vorrà dire.



Peso:8%

AUTOMOTIVE, CHIESTO INCONTRO A DRAGHI

Imprese e sindacati contro Giorgetti

■ ■ Non si era mai visto prima: una conferenza stampa con Federmeccanica e Fim, **Fiom** e Uilm insieme. Presentato un documento che chiede un Fondo per gestire la transizione all'elettrico: a rischio 73 mila posti di lavoro. Giorgetti non ha fatto niente. «Vogliamo parlare con Draghi». **FRANCHI A PAGINA 4**

«EPOCALE» CONFERENZA STAMPA UNITARIA DELLE PARTI SOCIALI: CHIESTO UN FONDO PER GESTIRE LA TRANSIZIONE VERDE

Giorgetti riesce nel miracolo: Federmeccanica e sindacati insieme per l'auto

MASSIMO FRANCHI

■ ■ Il "governo dei migliori" riesce nel miracolo di unire Federmeccanica e i sindacati metalmeccanici. Mentre Sergio Mattarella sta per entrare a Montecitorio, a pochi metri nella stessa piazza si conclude una conferenza stampa «epocale». Mai nella storia d'Italia si era vista una cosa del genere: allo stesso tavolo ci sono coloro che storicamente «litigano e si combattono» e che invece ora presentano «un documento comune» per «affrontare l'emergenza dell'automotive che mette a rischio 73 mila posti di lavoro su circa 250 mila occupati».

La sordità del governo, in primis del titolare del Mise Giancarlo Giorgetti, davanti «all'emergenza di un settore fondamentale dell'economia che deve fare i conti con la transizione verso l'elettrico con lo stop ai motori endotermici nel 2035» porta alla richiesta di «una convocazione urgente da parte del premier Draghi a palazzo Chigi». Dicono di non voler «personalizzare» il presidente di Federmeccanica Federico Visentin e i segre-

tari generali di Fim, **Fiom** e Uilm ma la bocciatura totale per la gestione del ministro leghista è lampante. «È vero ci sono tavoli in corso sul tema automotive al Mise ma noi ieri non eravamo presenti», ammette, riferendosi alla «riunione automotive e indotto» strombazzata invece come grande successo di Giorgetti dalla comunicazione del Mise in evidente difficoltà. «Altre volte c'erano cento invitati e potevamo parlare tre minuti a testa: non serviva a niente», ricorda **Francesca Re David** della **Fiom**.

Davanti a «una transizione ecologica doverosa», Federmeccanica, Fim, **Fiom** e Uilm, chiedono quella «politica industriale» portata avanti da anni in Francia e Germania, paesi che si sono fatti trovare pronti alla rivoluzione elettrica.

La richiesta delle parti sociali è precisa: «un fondo per la transizione», «sostegno alla domanda per il rinnovamento del parco circolante» - «nella scorsa legge di bilancio c'erano 400 milioni, in questa sono spariti», ricorda Palombella - «incentivazione all'offerta per ricerca, sviluppo e capacità produttiva», «formule di partecipazione pubblica al capitale» - «magari fosse Cassa depositi e

prestiti», dicono all'unisono tutti - e «misure di accompagnamento verso le transizione produttive», leggasi ammortizzatori e prepensionamenti ad hoc.

Le sei pagine di documento intitolato "draghianamente" «una prospettiva economica condivisa» sono redatte dall'Osservatorio automotive, previsto dall'ultimo contratto nazionale metalmeccanici «sottoscritto proprio un anno fa, in piena pandemia, molto innovativo e remunerativo per i lavoratori».

«Chiediamo un colloquio a Draghi sull'automotive che rappresenta un'eccellenza e non può essere ignorato mentre deve affrontare una sfida che non ha voluto», spiega Visentin.

«Torni di moda la politica industriale - chiede il segretario generale della Fim Cisl Roberto Benaglia - le risorse pubbliche non mancano. In un solo giorno, giovedì, ci sono stati comunicati 1.250 esuberanti da Bosch e Magneti-Marelli, non possiamo andare avanti così».

«Serve un intervento straordinario con risorse straordinarie - sottolinea **Francesca Re David** - . L'Italia era il secondo produttore di auto in Europa, ora è l'ottavo. Le multinazionali come Bosch chiudono solo in Italia; negli altri paesi hanno investito. Nel Pnrr

non c'è nulla sull'automotive, non è accettabile».

«Il nostro è un grido di dolore - spiega Rocco Palombella della Uilm - siamo in una situazione di emergenza drammatica. In questi anni abbiamo superato la crisi degli elettrodomestici, quella della siderurgia da cui non siamo ancora usciti e portiamo le ferite, ma se salta l'automotive l'Italia non sarà più il paese di prima».

E mentre Tavares ha messo in dubbio perfino l'annunciata *factory* per le batterie elettriche a Termoli, i sindacati tornano all'attacco anche sul fronte ex Fca: «In febbraio torneremo alla carica per una convocazione di Stellantis, non vorremmo dover conoscere il piano industriale di Tavares dai lanci di agenzia del 1° marzo», sottolineano **Fim**, **Fiom** e Uilm.

Intanto arriva un accordo per prepensionare altri 714 operai ex Fca a Pratola Serra, Cento, Cassino, Pomigliano e Mirafiori per un totale di oltre 2 mila nel 2021 mentre **Fim** e Uilm plaudono al premio di produzione da 1.400 euro annui, il più basso mai erogato, per giunta «eroso dagli ammortizzatori», sottolinea la **Fiom**.

Il «niente» per il settore con 73 mila posti a rischio porta alla richiesta di incontrare Draghi



Peso:1-2%,4-25%

I costi della transizione

Mercato dell'auto, a rischio 73mila posti di lavoro

di **SERGIO PATTI**

La stretta dell'Unione europea con lo stop alla vendita di nuove auto che rilasciano emissioni di carbonio entro il 2035, confermata anche dal nostro governo, potrebbe costare all'Italia 73mila posti di lavoro, 63mila dei quali solo nel quinquennio 2025-2030.

ALLARME ROSSO

A lanciare l'allarme, l'osservatorio automotive di Federmecca-

nica, Fim-Cisl, **Fiom-Cgil**, Uilm, secondo cui i dati sull'andamento dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali forniti dall'Inps indicherebbero una tendenza inequivocabile: "Nel 2019 sono state utilizzate 26 milioni di ore di cassa integrazione, nel 2021 quasi 60". E in assenza di interventi specifici, la decisione "porterebbe a una perdita di mezzo milione di posti di lavoro nell'Unione europea" solo "parzialmente compensati da 226mila nuovi posti di lavoro previsti nella produzione dei sistemi di

propulsione dei veicoli elettrici, con una perdita netta di 275mila posti di lavoro". L'impatto proporzionalmente maggiore per l'Italia rispetto ad altri Paesi dell'industria Automotive, mette in guardia il documento, "è ben giustificato per la forte presenza di attività legate alla powertrain del motore a combustione interna". Secondo Federmeccanica e i sindacati, inoltre, "la domanda circa la preparazione del sistema Paese a fronte di questo scenario di discontinuità è doverosa, urgente e non la vediamo finora accolta da tutti gli attori con la necessaria attenzione".

Urgono misure

La messa al bando delle emissioni di carbonio dal 2035 rischia di dare il colpo di grazia al settore già in crisi



Peso:19%

APPELLO CONGIUNTO AL PREMIER DRAGHI

Industria e sindacati uniti «Patto per salvare l'auto»

Federmeccanica, Fim, Uilm e Fiom nuovi alleati. Nell'indotto oltre 70mila posti in bilico

Pierluigi Bonora

■ Fare sistema tra Federmeccanica e sindacati di categoria. Con l'obiettivo comune di stringere i tempi con il governo affinché si arrivi a un Patto italiano per l'automotive, un piano straordinario mirato a scongiurare il rischio di perdere una filiera industriale considerata centrale in Paesi come Germania e Francia, ma che Palazzo Chigi ha praticamente ignorato nella legge di Bilancio. La transizione energetica avanza, seppur senza una programmazione, «e i vari effetti annuncio sono già costati 3mila posti di lavoro», come ha

sottolineato Rocco Palombella (Uilm), nella parte di indotto legata ai motori endotermici che non può riconvertirsi di punto in bianco all'elettrico. Ecco allora Federmeccanica, con il presidente Federico Visentin e il suo vice Corrado La Forgia, per la prima volta seduti allo stesso tavolo con i sindacati, non più controparte come nei rinnovi contrattuali, ma tutti pronti «a fare squadra in una logica condivisa che porti a reali interventi strutturali, perché non bisogna sempre correre dietro le emergenze», le parole di Roberto Benaglia (Fim). «Dalle scelte di oggi dipende il futuro del settore automotive, cuore pulsante della nostra industria che vede a rischio oltre 70mila posti», ha ricordato **Francesca**

Re David (Fiom). E il presidente di Federmeccanica, Visentin: «Imprese, sindacati e istituzioni devono lavorare insieme per gestire e guidare il cambiamento, senza subirlo, al fine di difendere e valorizzare un patrimonio italiano. Ci aspettiamo che il governo riconosca il valore di questa unità di intenti delle parti sociali e che voglia con noi tradurla in unità di azione per il bene comune».

Il ministro Giancarlo Giorgetti, che ha riunito i rappresentanti della filiera e le aziende che hanno annunciato esuberi (Bosch, Marelli e Vitesco) si è impegnato ad accelerare i tempi su nuovi ecoincentivi e, soprattutto, su una strategia industriale dedicata al settore. Il fatto è che si è quasi fuori

tempo.

Federmeccanica e i sindacati hanno inviato al premier Mario Draghi un documento nel quale si evidenzia il rischio reale di deindustrializzazione con la necessità di mettere in campo tutte le azioni difensive necessarie e di guardare alle opportunità di rilancio e sviluppo di un settore che non solo ha una sua storia, ma possiede un'identità distintiva, una base di competenze e una rete da mettere a sistema».

Stellantis, intanto, ha comunicato ai sindacati l'entità del bonus da erogare ai dipendenti del gruppo in relazione agli obiettivi di efficienza produttiva: in media 1.400 euro.

ALLARME

«Occorrono interventi strutturali, rischio deindustrializzazione»



FRONTE COMUNE

Federico Visentin, presidente di Federmeccanica, ieri al tavolo con i sindacati



Peso: 25%

Roma, industria delle auto in crisi: i sindacati chiedono un incontro al governo

ROMA - L'industria delle auto sta vivendo un'emergenza senza precedenti: il rischio di deindustrializzazione, a fronte dell'impatto della transizione energetica, è reale. Per questo Federmeccanica, Fim, **Fiom** e Uilm hanno chiesto di incontrare con urgenza Draghi insieme ai ministri del Lavoro, dello Sviluppo Economico e della Transizione Ecologica.



Peso:3%

IL PATTO

La crisi dell'auto mette insieme operai e imprese

Fim, **Fiom** e Uilm hanno siglato un documento comune con Federmeccanica
 Obiettivo: affrontare la crisi di un settore che era un'eccellenza italiana

RACHELE GONNELLI

ROMA

È solo di fronte a un grave allarme, un allarme di sistema, che si vedono inedite cordate. Federmeccanica, la federazione di Confindustria che rappresenta le aziende metalmeccaniche, e i sindacati degli operai del settore, si sono scontrati per decenni, anche violentemente, nelle piazze.

Ieri per la prima volta si sono ritrovati a braccetto, a parlare con un'unica lingua, seduti dalla stessa parte del tavolo nella sala Capranichetta dell'Hotel Nazionale a Roma, davanti a una piazza Montecitorio blindata per il giuramento del presidente Sergio Mattarella. È lì che hanno presentato il primo documento congiunto della storia delle relazioni industriali in Italia.

Tema: la drammatica situazione del settore dell'automotive. L'inaudito patto dei produttori, tanto auspicato

dal presidente del Consiglio Mario Draghi, si è effettivamente concretizzato e chiede proprio a lui, al primo ministro, l'apertura urgente di un tavolo di ascolto e di confronto per un piano industriale «che al momento non si vede».

Fiom, Fim e Uilm ed evidentemente anche la controparte — come ha detto la segretaria generale dei metalmeccanici della Cgil, **Francesca Re David** — non credono si possa andare avanti a «prendere il problema partendo dalla coda, cioè dalle singole crisi aziendali».

Il documento congiunto denominato *Una prospettiva economica condivisa*, elaborato dall'osservatorio nato sulla scia della sigla dell'ultimo contratto collettivo di lavoro



Peso:26%

ro in piena pandemia, traccia le somme della crisi del comparto, che rappresenta il 5,6 per cento del Pil italiano con 5.700 imprese e oltre 250mila occupati, pari al sette per cento dell'intera forza lavoro nazionale.

Il settore dell'auto, si legge, rischia di diventare una ex eccellenza italiana, dopo essere già scivolato dal secondo all'ottavo posto a livello mondiale, spazzato via dai ritardi nell'adeguarsi alla transizione ecologica e digitale e dalla concorrenza internazionale, non solo extraeuropea, ma anche di paesi come Francia e Germania.

Ora il colpo di grazia potrebbe arrivare dal piano globale della multinazionale Stellantis, atteso per il primo marzo, dopo che gran parte della filiera produttiva italiana nei decenni si è modellata a uso e consumo della vecchia Fiat.

La crisi in numeri

L'allarme è prima di tutto occupazionale. Con la fine della vendita di veicoli a motore endotermico al 2035 si rischia la perdita di 73mila posti di lavoro, di cui 63mila già nel periodo 2025-2030. Ma poi c'è un problema di fu-

turo, di come reimpostare la produzione, già in fortissimo calo: del milione e 800mila veicoli del 1997 si è passati l'anno scorso a solo 700mila di cui 500mila auto.

Non è con un rinvio di qualche anno del "timeout" della strategia europea "Fit for 55" che si invertirà la tendenza. Non è più tanto una scelta se puntare sull'auto elettrica o sul diesel, come ai tempi di Sergio Marchionne. Ma le parti sociali, come ha spiegato il presidente di Federmeccanica Federico Visentin, non sono in polemica con il ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, che ha promesso due giorni fa in un incontro con Confindustria e Anfia di recuperare, insieme al collega del ministero dell'Economia, Daniele Franco, un «sistema di incentivi per il settore in crisi anche a causa della transizione».

«Il problema non è soltanto quello di incentivare la domanda ma di lavorare sull'offerta», cioè sul cosa produrre, ha infatti spiegato Visentin. E «serve fare squadra».

La lacuna del Pnrr

Non si tratta neanche solo di chiedere solo più soldi allo stato, sia sotto forma di am-



Peso:26%

mortizzatori sociali speciali e di un fondo unico per la formazione e la riqualificazione delle maestranze o l'impegno di Cassa depositi e prestiti per favorire gli investimenti in ricerca e sviluppo di un tessuto industriale fatto all'80 per cento di piccole e medie aziende.

«Va ripensato tutto il sistema della mobilità, anche sul piano urbanistico», dice il vicepresidente di Federmeccanica Corrado La Forgia, il qua-

le vede un futuro in cui l'auto sarà sempre meno un bene proprietario e sempre più un sistema di servizi basato sui Big data e su nodi di interconnessione. «Soldi ne serviranno tantissimi e non basteranno certo quelli dello stato, ciò che serve è capire nel mondo e nel mercato che verranno cosa avrà l'Italia da offrire come unicum su cui specializzarsi», insiste. Lui ripone la sua fiducia nella «creatività che gli italiani hanno sem-

pre avuto», più che su una visione politica dello sviluppo. Sta di fatto che nel Pnrr sulla transizione dell'automotive non c'è neanche una riga. E non è una mancanza da poco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:26%

Auto Produttori e sindacati: «A rischio 73mila posti»

» **Roma** La sfida della transizione ecologica per il settore dell'automotive desta «allarme» tra sindacati e imprese, perché mette a rischio «73mila posti di lavoro», se lo stop alla vendita di nuove auto che producono emissioni di carbonio nel 2035 non venisse «accompagnato» da interventi «straordinari» e

«strutturali». Così Federmeccanica e Fim-Cisl, Fiom-Cgil, Uilm-Uil, insieme per la prima volta, chiedono con urgenza un incontro con il governo per affrontare «un'emergenza che oscilla pericolosamente tra grandi opportunità e gravi rischi». Intanto ieri

sono stati siglati dai sindacati con Stellantis accordi per 714 uscite volontarie.



Peso:5%

Fca, timori per il futuro: chiesto vertice con Draghi

LAVORO

La situazione dell'industria automobilistica italiana è pesantissima, tanto che se non accompagnata da interventi, potrebbe portare in Italia ad una perdita di circa 73.000 posti di lavoro, di cui 63.000 nel periodo 2025-2030, secondo le stime di Anfia. E per evitare la perdita di tanti posti di lavoro sindacati e Federmeccanica chiedono di incontrare con urgenza il Presidente del Consiglio Mario Draghi insieme ai Ministri del Lavoro, dello Sviluppo Economico e della Transizione Ecologica. Il vertice si rende necessario per valutare assieme le condizioni e le possibili iniziative da attivare in merito ad alcune questioni cruciali, emerse dall'Osservatorio Automotive che è stato costituito da Federmeccani-

ca e Fim-Cisl, Fiom-Cgil, Uilm-Uil appositamente per monitorare e prevedere i potenziali scenari futuri. A Casino e nell'indotto Fca sono interessati oltre diecimila lavoratori e perciò il timore dei sindacati è forte per un eventuale regresso occupazionale. I sindacati si dicono preoccupati «per l'assenza di certezza nelle misure di accompagnamento a fronte di un processo di allocazione delle ingenti risorse del PNRR che è stato avviato. Ci si domanda anche quali siano le politiche pubbliche messe in campo per il settore, dato che sono scomparse le precedenti misure di sostegno alla domanda di autoveicoli per favorire il rinnovamento del parco circolante verso tecnologie eco-compati-

bili in funzione dei crescenti vincoli alle emissioni». Il rischio di deindustrializzazione di un settore chiave dell'economia italiana è concreto. «Occorre – conclude il documento sindacale - mettere in campo tutte le azioni difensive necessarie e guardare soprattutto all'opportunità di rilancio e sviluppo del settore Automotive, poiché non solo ha una sua storia, ma possiede un'identità distintiva, una base di competenze e una rete da mettere a sistema». Ma anche una notizia positiva. Infatti per il 2021 i dipendenti di Stellantis in Italia riceveranno mediamente un premio pari al 6% della retribuzione di riferimento, che corrisponde a circa 1.400 euro medi.

D.Tor.

I SINDACATI SONO PREOCCUPATI CHIEDONO ACCESSO AI FONDI DEL PNRR



Peso:10%

FIOM WEB

3 articoli

- "Auto, la transizione? A rischio 73 mila posti. Serve un piano straordinario" - Affaritaliani.it
- La crisi dell'automotive insieme operai e imprese
- Auto, imprese e sindacati avvertono: senza coordinamento a rischio 73mila posti lavoro

Home > Economia > "Auto, la transizione? A rischio 73 mila posti. Serve un piano straordinario"

ECONOMIA

 A⁻ A⁺

Giovedì, 3 febbraio 2022

"Auto, la transizione? A rischio 73 mila posti. Serve un piano straordinario"

Federmeccanica e sindacati insieme per la crisi delle quattroruote: chiedono un piano straordinario del governo per fronteggiare transizione e i cali produttivi



Auto Federmeccanica Sindacati



Lo stop di Bruxelles alla vendita di auto con motori diesel e benzina al 2035 mette a rischio mezzo milione di occupati in Europa

Microchip, caro-bollette, aumento dei **prezzi delle materie prime** e **transizione energetica**: è l'*automotive* il grande malato dell'**industria italiana**. Oltre all'attuazione del **Pnrr**, la prima grande grana economica sul tavolo di Palazzo Chigi nella seconda fase del governo Draghi. Dopo aver fatto il punto sulla crisi del settore delle quattroruote con il ministro per lo Sviluppo economico **Giancarlo Giorgetti**, gli **imprenditori dell'auto** si uniscono ai **sindacati** per lanciare l'allarme sul **rischio di**

deindustrializzazione di un settore chiave dell'economia tricolore. Comparto che vale **il 5,6% del Pil** e che non riesce a invertire il *trend* negativo del 2021: il 2022 dell'auto si è infatti appena aperto con le **immatricolazioni calate ancora a gennaio del 19,7%** rispetto a 12 mesi fa, **decremento di oltre 34 punti se confrontato con il 2019**.

Così per **Federmeccanica** e **Fiom-Cgil, Fim-Cisl, Uilm-Uil**, il presidente del Consiglio deve **intervenire contro la decisione di Bruxelles** sullo **stop alla vendita di auto con motori diesel e benzina al 2035** per tutelare il comparto o **potrebbero essere a rischio 73.000 posti di lavoro**. Questa decisione, senza interventi, porterebbe ad una **perdita di mezzo milione di posti di lavoro in Europa** parzialmente compensati da **226.000 nuovi posti di lavoro** previsti nella produzione dei sistemi di propulsione dei veicoli elettrici, con **una perdita netta di 275.000 posti di lavoro**.

Le stime per l'Italia intravedono una **perdita di circa 73.000 posti di lavoro**, di cui **63.000** nel periodo 2025-2030. "Siamo decisamente preoccupati non possiamo più attendere per chiedere un colloquio al nostro presidente del Consiglio e ai ministri competenti per aprire una discussione con noi sull'*automotive*", ha tuonato **Federico Visentin**, presidente di **Federmeccanica**, nella conferenza stampa congiunta con i sindacati.

Il confronto non è più rinviabile e serve a individuare le **azioni strategiche** da compiere per la transizione ecologica e industriale della mobilità del futuro. L'obiettivo deve essere **tornare a produrre in Italia 1,5 milioni di veicoli** per salvaguardare l'industria e l'occupazione nel nostro Paese ed essere competitivi sul mercato globale ed europeo. **Siamo passati da secondo a ottavo produttore di auto in Europa.**

Attualmente viene **utilizzata solo la metà della capacità produttiva installata, con 700.000 auto prodotte nel 2021. Francia e Germania** stanno già mettendo in campo politiche industriali per affrontare la transizione, mentre il Governo italiano non sta svolgendo nessun ruolo. Per **Federveccia e sindacati** è concreto il rischio di deindustrializzazione di un settore chiave dell'economia italiana. Occorre mettere in campo tutte le azioni difensive necessarie e guardare soprattutto all'opportunità di rilancio e sviluppo del settore *automotive*, poichè non solo ha una sua storia, ma possiede un'identità distintiva, una base di competenze e una rete da mettere a sistema.

(Segue...)

[pagina successiva >>](#)

[Iscriviti alla newsletter](#) ✉

Commenti

TAGS:

[auto](#)

[automotive](#)

[federmeccanica](#)

[fim](#)

[fiom](#)

[incentivi auto](#)

[stellantis](#)

[uilm](#)

Corporate - Il giornale delle imprese



- **Sisal e gender equality, ottenuta certificazione del WWI**
- **Sky Wifi, FantaSanremo conquista gli appassionati del Festival**
- **Indra, confermata l'azienda più sostenibile del settore IT**



LA CRISI DELL'AUTOMOTIVE 

La crisi dell'auto mette insieme operai e imprese

RACHELE GONNELLI

03 febbraio 2022 • 20:44



Marco Alpozzi/LaPresse

- Federmeccanica e i sindacati **Fiom** Fim e Uilm hanno firmato il primo documento congiunto della storia per chiedere al premier Mario Draghi si occuparsi del futuro dell'industria dell'auto. E di farlo in fretta.
- Con la fine della vendita di veicoli a motore endotermico al 2035 si rischia la perdita di 73mila posti di lavoro, di cui 63mila già nel periodo 2025-2030. Ma poi c'è un problema di futuro, di come reimpostare la produzione, già in fortissimo calo.
- Nel Piano nazionale di ripresa e resilienza non c'è neanche una riga sulla transizione dell'automotive. Non è una mancanza da poco.

È solo di fronte a un grave allarme, un allarme di sistema, che si vedono inedite cordate. Federmeccanica e i sindacati delle tute blu si sono scontrati per decenni, anche violentemente nelle piazze. Ieri per la prima volta si sono visti a braccetto, a parlare con un'unica lingua, seduti accanto dalla stessa parte del tavolo nella sala Capranichetta dell'Hotel Nazionale, davanti a una piazza Montecitorio blindata per le sfilate dei corazzieri del presidente Sergio Mattarella, per presentare il primo documento congiunto della storia delle relazioni industriali in Italia.

Tema: la drammatica situazione del settore dell'automotive. L'inaudito patto dei produttori, tanto auspicato dal presidente del Consiglio Mario Draghi, si è effettivamente concretizzato e chiede proprio a lui, al primo ministro, l'apertura urgente di un tavolo di ascolto e di confronto per un piano industriale «che al momento non si vede».

Fiom Fim e Uilm ed evidentemente anche la controparte, come ha detto la segretaria generale **Francesca Re David**, non credono si possa andare avanti a «prendere il problema partendo dalla coda, cioè dalle singole crisi aziendali».

Il documento congiunto denominato *Una prospettiva economica condivisa*, elaborato dall'osservatorio nato sulla scia della sigla dell'ultimo contratto collettivo di lavoro in piena pandemia, traccia le somme della crisi del comparto, che rappresenta il 5,6 per cento del Pil italiano con 5.700 imprese e oltre 250mila occupati pari al sette per cento dell'intera forza lavoro nazionale.

Dice in sostanza che il settore dell'auto rischia di diventare una ex eccellenza italiana, dopo essere già scivolato dal secondo all'ottavo posto a livello mondiale, spazzato via dai ritardi nell'adeguarsi alla transizione ecologica e digitale e dalla concorrenza internazionale, non solo extraeuropea, ma anche di paesi come Francia e Germania.

Ora il colpo di grazia potrebbe arrivare dal piano globale della multinazionale

Stellantis, atteso per il primo marzo, dopo che gran parte della filiera produttiva italiana nei decenni si è modellata a uso e consumo della vecchia Fiat.

ECONOMIA ▲ ● ●

In arrivo il piano esuberi di Stellantis e il governo si dimentica la crisi dell'auto

RACHELE GONNELLI

LA CRISI IN NUMERI

L'allarme è prima di tutto occupazionale. Con la fine della vendita di veicoli a motore endotermico al 2035 si rischia la perdita di 73mila posti di lavoro, di cui 63mila già nel periodo 2025-2030. Ma poi c'è un problema di futuro, di come reimpostare la produzione, già in fortissimo calo: del milione e 800mila veicoli del '97 si è passati l'anno scorso a solo 700mila di cui 500mila auto.

Non è con un rinvio di qualche anno del "timeout" della strategia europea "Fit for 55" che si inverte la tendenza. Non è più tanto una scelta se puntare sull'auto elettrica o sul diesel, come ai tempi di Sergio Marchionne. Ma le parti sociali, come ha spiegato il presidente di Federmeccanica Federico Visentin, non sono in polemica con il ministro dello Sviluppo economico Giancarlo Giorgetti, che ha promesso due giorni fa in un incontro con Confindustria e Anfia di recuperare, insieme al collega del Mef Daniele Franco, un «sistema di incentivi per il settore in crisi anche a causa della transizione».

«Il problema non è soltanto quello di incentivare la domanda ma di lavorare sull'offerta», cioè sul cosa produrre, ha infatti spiegato Visentin. E «serve fare squadra».

LA LACUNA DEL PNRR

Attendees look at a display of automotive parts at the Bosch booth during the CES tech show, Wednesday, Jan. 5, 2022, in Las Vegas. (AP Photo/Joe Buglewicz)

Non si tratta neanche solo di chiedere solo più soldi allo stato, sia sotto forma di ammortizzatori sociali speciali e di un fondo unico per la formazione e la riqualificazione delle maestranze o l'impegno di Cassa depositi e prestiti per favorire gli investimenti in ricerca e sviluppo di un tessuto industriale fatto all'80

per cento di piccole e medie aziende.

«Va ripensato tutto il sistema della mobilità, anche sul piano urbanistico», spiega a Domani il vice presidente di Federmeccanica Corrado La Forgia, il quale vede un futuro in cui l'auto sarà sempre meno un bene proprietario e sempre più un sistema di servizi basato sui Big data e su nodi di interconnessione. «Soldi ne serviranno tantissimi e non basteranno certo quelli dello stato, ciò che serve è capire nel mondo e nel mercato che verranno cosa avrà l'Italia da offrire come unicum su cui specializzarsi», insiste. Lui ripone la sua fiducia nella «creatività che gli italiani hanno sempre avuto», più che su una visione politica dello sviluppo.

Sta di fatto che nel Pnrr sulla transizione dell'automotive non c'è neanche una riga. E non è una mancanza da poco.

ECONOMIA ▲ ● ●

Nel 2021 della crisi le auto di lusso registrano il boom

ANDREA MALAN

© Riproduzione riservata

RACHELE GONNELLI

Clicca i link seguenti per visualizzare l'[Informativa Privacy](#) e i [Termini di Servizio](#)

Venerdì 4 Febbraio 2022, ore 03.02

accedi ▶ registrati ▶ seguisci su feed rss

teleborsa

Cerca notizie, titoli o ISIN

Azioni Milano A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

 Home Page / **NOTIZIE** / QUOTAZIONI / RUBRICHE / AGENDA / VIDEO / ANALISI TECNICA / STRUMENTI / GUIDE / PRODOTTI / L'AZIENDA

Home Page / Notizie / Auto, imprese e sindacati avvertono: senza coordinamento a rischio 73mila posti lavoro

Auto, imprese e sindacati avvertono: senza coordinamento a rischio 73mila posti lavoro

commenta ▼ altre news ▶

Economia · 03 febbraio 2022 - 19.04

0

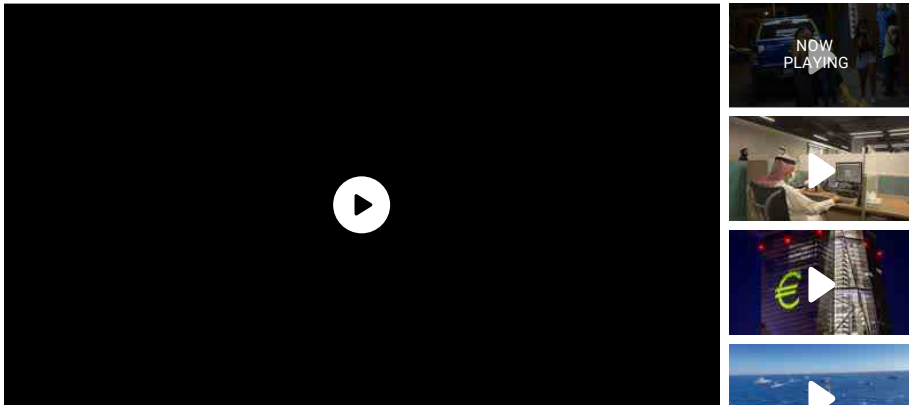


(Teleborsa) - **Imprese e sindacati del settore automotive lanciano l'allarme** sulla tenuta del settore, specie sotto il profilo occupazionale, e presentano un documento congiunto per sollecitare una **svolta per la difesa e il rilancio** del comparto.

Federmeccanica assieme a **Fim, Fiom e Uilm** chiede così di poter **incontrare il premier Mario Draghi** per affrontare

"un'emergenza che oscilla pericolosamente tra grandi opportunità e gravi rischi, con l'obiettivo di salvaguardare e promuovere l'occupazione e la presenza industriale".

FEATURED VIDEOS



Le parti sociali chiedono di incontrare con urgenza tutti i ministri competenti "per valutare assieme le condizioni e le possibili iniziative da attivare in merito ad alcune questioni cruciali".

Il settore auto ha visto una **produzione più che dimezzata** dagli 1,8 milioni di veicoli del 1997 a 700 mila nel 2021, mentre il **fatturato aggregato di 93 miliardi** di euro, è pari al **5,6% del PIL**. Nella sola fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi operano oltre 2mila imprese e 180mila lavoratori e si realizza il 7% delle esportazioni metalmeccaniche nazionali per un valore di 31 miliardi di euro.

La svolta green dell'UE e dell'Italia che prevede lo stop alle auto che producono emissioni di carbonio nel 2035 - avvertono le associazioni - potrebbe portare in Italia a una **perdita**

Argomenti trattati

Federmeccanica (1)

Altre notizie

- ▶ **Allarme Federalberghi, 500 mila posti a rischio**
- ▶ **Bari, Bosch annuncia 700 esuberi in cinque anni. Furia Sindacati**
- ▶ **Pensioni, oggi il tavolo Governo-sindacati per superare la riforma Fornero**
- ▶ **USA, +199 mila occupati a dicembre. Deluse le attese**
- ▶ **Pensioni, primo "round" Governo-Sindacati**
- ▶ **Ristoranti, bar, pizzerie, hotel: settore di nuovo nel baratro e in lockdown indotto**

Seguici su Facebook



di circa **73mila posti di lavoro**, di cui 63mila nel periodo 2025-2030 se la transizione non sarà accompagnata da interventi a sostegno del settore e dell'occupazione.

L'utilizzo degli ammortizzatori sociali, passate da 26 milioni di ore nel 2019 a 60 milioni nel 2021, testimonia l'importanza crescente degli strumenti di sostegno dell'occupazione.

— Ti potrebbero interessare anche — [Smartfeed](#) ▶ —

AD

Se hai 1 milione di euro o più, evita questi errori d'investimento

FISHER INVESTMENTS ITALIA

AD

Le auto invendute vengono quasi regalate: vedi i prezzi

SUV | LINK SPONSORIZZATI



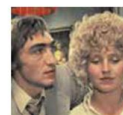
**Domani su Alias**

BERLINA 2022 Esplorazioni eccentriche dal programma, oltre le barriere geografiche, dai classici alla reinvenzione di mondi e forme

**Culture**

GIOVANNI ARRIGHI Torna in libreria «Adam Smith a Pechino». Cruciali i nodi segnalati nella società asiatica

Simone Pieranni pagina 10

**Visioni**

FASSBINDER Feuilleton in fabbrica: a Fuori orario anteprima della serie tv «Otto ore non sono un giorno»

Cristina Piccino pagina 13

il manifesto

quotidiano comunista

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
■ EURO 2,00

VENERDÌ 4 FEBBRAIO 2022 - ANNO LII - N° 30

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Sergio Mattarella a bordo della Flaminia presidenziale verso il Quirinale foto di Cecilia Fabiano/ LaPresse



Dignità, diritti, disuguaglianze. Il pluri-presidente si rivolge alle Camere riunite indicando nella sanità, nell'economia e nella giustizia le priorità per la ricostruzione. Che il governo Draghi è chiamato a perseguire. Forte accento sulla centralità del Parlamento e sul ruolo dei partiti. E rinunciando alle «esibizioni di forza» un ruolo internazionale per l'Italia **page 2-5**

UN APPELLO ALLA POLITICA E AL PAESE

NORMA RANGERI

Quando Sergio Mattarella, nel discorso davanti alle Camere riunite, pronuncia il nome di Lorenzo Parrelli - il ragazzo morto sul lavoro, perché anziché essere a scuola era in fabbrica - le sue parole giungono alla fine di una lunga, insistita ostinata declinazione di cosa significhi "dignità". Riferita in particolare a chi, come i giovani, ne sono brutalmente, ferocemente privati perché «malpagati e relegati nelle periferie esistenziali». Dignità e poi diritti: delle donne, degli anziani, dei disabili, dei carcerati, delle vittime della mafia e della criminalità. Il mondo infernale dei più deboli. Dignità, diritti e, su tutto, le disuguaglianze che, secondo Mattarella non sono un prezzo necessario da pagare al Pil (come l'occupazione precaria prodotta da questo governo sembra ritenere), ma esattamente il contrario, ovvero «un impedimento alla crescita».

Può darsi che queste parole saranno presto dimenticate, con la stessa disinvoltura con la quale sono state forsennamente applaudite dal Parlamento. Tuttavia la nostra impressione è che questa volta sarà più difficile riporre in un cassetto un discorso, dai toni netti e assertivi, molto vicino a un programma di governo. Sia sul piano specifico delle politiche nazionali (sui tre fronti: sanitario, economico e sociale), sia sul versante del ruolo internazionale dell'Italia. Perché, pur senza nominare la crisi dell'Ucraina, il Pluri-Presidente della Repubblica ha messo in chiaro la questione.

— segue a pagina 3 —

CONTRO ALTERNANZA SCUOLA-LAVORO E NUOVE REGOLE SULLA MATURITÀ DOPO 2 ANNI DI PANDEMIA

Oggi studenti in piazza in tutta Italia

■ Per la terza volta nell'ultimo mese gli studenti oggi tornano in piazza per chiedere l'abolizione dell'obbligo dell'alternanza scuola lavoro. Dopo le occupazioni a Torino, Bologna e Napoli ai temi della protesta si è aggiunto la modifica delle regole dell'esame di stato

2022. Il corteo nazionale sarà a Roma e partirà alle 9.30 da Piramide e per arrivare sotto al Ministero dell'Istruzione. Previsti cortei e presidi a Milano, Palermo, Genova, Bari, Firenze, Padova, Varese, Venezia, Pisa, e nel resto del paese. Ieri il presidente Mattarella

ha chiesto di ascoltare gli studenti (picchiati dalla polizia nei giorni scorsi): «Mai più tragedie come quella del giovane Lorenzo Parrelli, entrato in fabbrica per un progetto scuola-lavoro». Gli studenti: «Al posto di applaudire, ascoltateci» **CICCARELLI, POLICE PAGINA 5**

AUTOMOTIVE, CHIESTO INCONTRO A DRAGHI

Imprese e sindacati contro Giorgetti

■ Non si era mai visto prima: una conferenza stampa con Federmeccanica e Fim, Fiom e Uilm insieme. Presentato un documento che chiede un Fondo

per gestire la transizione all'elettrico: a rischio 73 mila posti di lavoro. Giorgetti non ha fatto niente. «Vogliamo parlare con Draghi». **FRANCHI A PAGINA 4**

Lele Corvi



Contro l'inflazione

Serve un operatore pubblico che generi lavoro e investimenti

LAURA PENNACCHI

Il rialzo inflazionistico in corso, prima che esaminato per trarne indicazioni sulla sua probabile durata e sulle misure di policies conseguenti, va indagato nella sua natura. Ne scaturirà che bisogna andare contro corrente.

— segue a pagina 15 —

all'interno

Ucraina Putin, dalla crisi con gli Usa al patto con Xi

LUIGI DE BIASE

PAGINA 8

Cina Al via le Olimpiadi invernali più politicizzate

SERENA CONSOLE

PAGINA 7

Irlanda del Nord Brexit fatale al premier Paul Givan

ENRICO TERRONONI

PAGINA 8

Transizione ecologica

La tassonomia Ue è il percorso del gambero

LUCIANA CASTELLINA
MASSIMO SERAFINI

Spero abbiate tutti letto ieri le ultime corrispondenze dei nostri Anna Maria Merlo da Parigi e Sebastiano Canetta da Berlino. Ci hanno raccontato nei dettagli quante e quali sono le opposizioni - molte di più delle tradizionalmente ecologiste.

— segue a pagina 14 —

SIRIA

Raid Usa, ucciso il leader dell'Isis. E sei bambini



■ È stato ucciso ieri in un'operazione Usa Al Qurayshi, il successore del «califfo» al-Baghdadi. Il nuovo leader dell'Isis è stato individuato in una casa nel villaggio siriano di Atmeh, nella provincia di Idlib, roccaforte di migliaia di jihadisti protetti dalla Turchia. Nel raid sono stati uccisi anche sei bambini. **GIORGIO A PAGINA 9**

20204
Foto: Italiane Spec. in a. D. - D.L. 352/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, GigaCRM/23/2103
9 770025 213000